

**INFORME ETAPA 5**

**PROYECTO**

# **ESTUDIO DE DESAFECTACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS, EXPROPIACIÓN Y APROPIACIÓN**

**ESTUDIO ACTUALIZACION PLAN REGULADOR DE IQUIQUE**

**CÓDIGO BIP 30077611-0**

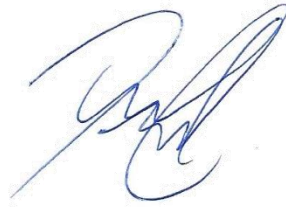
**Ed. 1 – Diciembre 2023**



**ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE IQUIQUE  
SECOPLAC**

**Tel 56 57 2514533**





---

**Daniel Meza, Arquitecto**

**Profesional Responsable**  
**Estudio de Desafectación de Espacios Públicos, Expropiaciones y Apropiación**

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>MARCO METODOLÓGICO</b> .....	<b>6</b>
2.1	Recopilación de antecedentes.....	6
2.2	Metodología.....	6
<b>3</b>	<b>CATASTRO DE DESAFECTACIÓN, EXPROPIACIÓN Y APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO</b> .....	<b>9</b>
3.1	Catastro de la red vial estructurante.....	9
3.2	Situación de apropiación red vial vigente .....	15
3.3	Situación de la red vial propuesta.....	20
3.3.1	Análisis general Ciudad Iquique .....	20
3.3.2	Análisis específico por sector .....	21
<b>4</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>27</b>

## INDICE DE CUADROS

Cuadro 3-1:	Situación de la Red vial estructurante de los Instrumentos de Planificación	11
Cuadro 3-2	Número de predios con superficie afecta a utilidad pública red vial estructurante	20
Cuadro 3-3	Superficie afecta a utilidad pública red vial estructurante	20
Cuadro 3-4	Promedio de superficie afecta a utilidad pública red vial estructurante	21

## INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 2-1:	Ejemplo de reconocimiento de líneas oficiales de la vialidad estructurante	7
Ilustración 2-2:	Identificación de la situación de la vialidad estructurante	7
Ilustración 2-3:	Situación tipo de apropiación del espacio público	8
Ilustración 2-4:	Situación tipo de estacionamientos irregulares sobre el espacio público	8
Ilustración 3-1:	Red vial Estructurante de los instrumentos vigentes y en aprobación	10
Ilustración 3-2:	Red vial Estructurante de los instrumentos vigentes y en aprobación	16
Ilustración 3-3:	Afectaciones de red estructurante Ciudad Iquique ZOFRI	22
Ilustración 3-4:	Afectaciones de red estructurante Ciudad Iquique Centro 1	23
Ilustración 3-5:	Afectaciones de red estructurante Ciudad Iquique Centro 2	24
Ilustración 3-6:	Afectaciones de red estructurante Ciudad Iquique Centro 3	25

## 1 INTRODUCCIÓN

El presente Estudio de Desafectación de Espacios Públicos, Expropiación y Apropiación. Este informe entrega antecedentes sobre el estado de los espacios asociados a Bienes Nacionales de Uso Público.

De acuerdo a una metodología general se identifica las líneas oficiales y su situación respecto a predios, cierros y construcciones sobre el espacio público. En este sentido, un primer análisis consideró la red vial estructurante del Plan Regulador vigente, identificando situaciones de materialización de la vialidad, además de situaciones de apropiación y rectificación de la línea oficial. Para ello se consideraron como antecedentes, además de la ordenanza del plan, los planos de loteo de los expedientes de la Dirección de Obras Municipales, la restitución cartográfica escala 1 a 1000, fotografías de observación en terreno e imágenes de la plataforma web de Google Street View.

Un segundo punto aborda la propuesta de actualización del plan y la vialidad propuesta. En este sentido se identifican las líneas oficiales propuestas de la red vial estructurante, considerando situaciones de aperturas de vías proyectadas, ensanche de vías existentes, además de situaciones de apropiación y rectificación de la línea oficial propuesta.

Como resultado se entrega el número de predios afectados y la superficie involucrada en afectaciones de utilidad pública de vías. La superficie involucrada en afectaciones de utilidad pública de área verde (Art. 59 LGUC) son referidas en el informe de suficiencia de áreas verdes.

## 2 MARCO METODOLÓGICO

A continuación, se describe los antecedentes y procedimientos que comprenden el presente estudio de Estudio de Desafectación de Espacios Públicos, Expropiación y Apropiación.

### 2.1 RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES

Para elaborar el presente Estudio de Desafectación de Espacios Públicos, Expropiación y Apropiación se utilizaron una serie de antecedentes que permitieron corroborar o corregir la información cartográfica de la restitución 1 a 1000 realizada en el marco del presente estudio.

Los antecedentes consultados a saber corresponden a:

- Imágenes satelitales de Google Earth del período comprendido entre 2003 y 2017.
- Mapa Digital SII para la comuna de Iquique. Recuperado de: ><https://www4.sii.cl/mapasui/internet/#/contenido/index.HTMLz><
- Base de datos del Servicio de Impuestos Internos actualizada al 2017, considerando superficies prediales.
- Instrumentos de Planificación Territorial Plan Regulador Comunal de Iquique de 1981; Seccional Sur de 1989; Seccional Teatro de 1989; Seccional Estadio 1989; Seccional Borde Costero 1993; y Enmienda Seccional Sur de 2007.
- Imágenes publicadas en la plataforma web Google Street View.
- Catastro en terreno.

### 2.2 METODOLOGÍA

La revisión sobre el estado del espacio público consideró un levantamiento inicial por las calles que constituyen parte de la vialidad estructurante de los instrumentos de planificación territorial vigentes. A partir de la revisión de estas vías fue posible identificar la situación de constitución de los anchos propuestos y los tramos que requerían incorporar ensanches para totalizar el ancho propuesto por los IPT.

En un segundo término se realizó un estudio de que abordó los diferentes sectores del área urbana, considerando un levantamiento más acucioso del estado del sector central de la ciudad. En este sentido se consideró un análisis especial para el polígono conformado por las calles Esmeralda, Arturo Fernández, Manuel Bulnes y Arturo Prat. Este polígono se fundamenta por su antigüedad e irregularidad, en comparación a otras situaciones de la ciudad.

La revisión de la vialidad estructurante y calles secundarias del área urbana de Iquique permitió identificar casos recurrentes en las diferentes dimensiones del presente estudio. En este sentido se consideraron tres análisis principales:

i) Análisis del grado de constitución de la vialidad estructurante de los IPT:

Este análisis considera la revisión de cuadro de vialidad de los instrumentos de planificación vigentes. A saber, estos consideran el Plan Regulador Comunal de Iquique de 1981; Seccional Sur de 1989; Seccional Teatro de 1989; Seccional Estadio 1989; Seccional Borde Costero 1993; y Enmienda Seccional Sur de 2007.

De manera complementaria se considera también el Plan Regulador Intercomunal del Borde Costero de Tarapacá actualmente en etapa de aprobación, el cual considera la comuna de Iquique y que considera vialidad estructurante de tipo expresa y troncal dentro del área urbana de Iquique.

**Ilustración 2-1: Ejemplo de reconocimiento de líneas oficiales de la vialidad estructurante**

Fuente: elaboración propia

**ii) Análisis de la apropiación del espacio público:**

Este análisis considera el levantamiento de los diferentes casos de apropiación u ocupación irregular del espacio en Bienes Nacionales de Uso Público de tipo calle. Estos se realizan principalmente de la identificación de frentes de manzana a partir de líneas recurrentes de frente predial que constituyen líneas oficiales.

**Ilustración 2-2: Identificación de la situación de la vialidad estructurante**

Fuente: elaboración propia

Por su parte la identificación de situaciones irregulares consideró una serie de elementos visibles en cartografía y catastro. A saber, estos son: continuidad de acera y vereda, alineación de postación pública, antigüedad de la edificación, y el grado de consolidación de los inmuebles los cuales.

### Ilustración 2-3: Situación tipo de apropiación del espacio público



Fuente: imagen recuperada de Google Street View

#### iii) Análisis de la ocupación de aceras y platabandas por estacionamientos irregulares:

Por último, se identifica la situación de la vialidad estructurante y secundaria respecto al uso recurrente de aceras y platabandas que componen el espacio público como estacionamientos. Esta práctica corresponde a una práctica irregular recurrente en la localidad de Iquique debido a las facilidades económicas de la oferta de vehículos asociada a la existe de la Zona Franca de Iquique la cual goza con beneficio tributarios sobre bienes de consumo importados.

### Ilustración 2-4: Situación tipo de estacionamientos irregulares sobre el espacio público



Fuente: imagen recuperada de Google Street View



### 3 CATASTRO DE DESAFECTACIÓN, EXPROPIACIÓN Y APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

A partir de la información de la restitución cartográfica del estudio y la revisión de los antecedentes antes indicados, se reporta a continuación los tres estudios correspondientes al análisis del grado de constitución de la vialidad estructurante de los IPT, análisis de la apropiación del espacio público, y al análisis de la ocupación de aceras y platabandas por estacionamientos irregulares que constituyen el presente Estudio de Desafectación de Espacios Públicos, Expropiación y Apropiación.

#### 3.1 CATASTRO DE LA RED VIAL ESTRUCTURANTE

Considerando los cuadros de vialidad estructurante de los instrumentos de planificación vigentes se realiza una revisión de la condición de constitución del espacio público de tipo calle asociado a la vialidad estructurante, lo que permitiría identificar su situación de expropiación o desafectación.

El **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** muestra la situación de cada una de las vías proyectadas y reconocidas como existentes. Cabe mencionar que el PRC de Iquique hasta ahora ha normado mayormente la proyección vialidad estructurante y en menor medida ha incorporado vialidad existente al sistema vial del área urbana.

Por este motivo, es que para el análisis del presente estudio se consideraron se incorporan las vías que componen la vialidad estructurante del PRC para posteriormente complementar el análisis con vialidad de seccionales y el Plan Regulador Intercomunal (lo cual se dispondrá para la siguiente etapa).

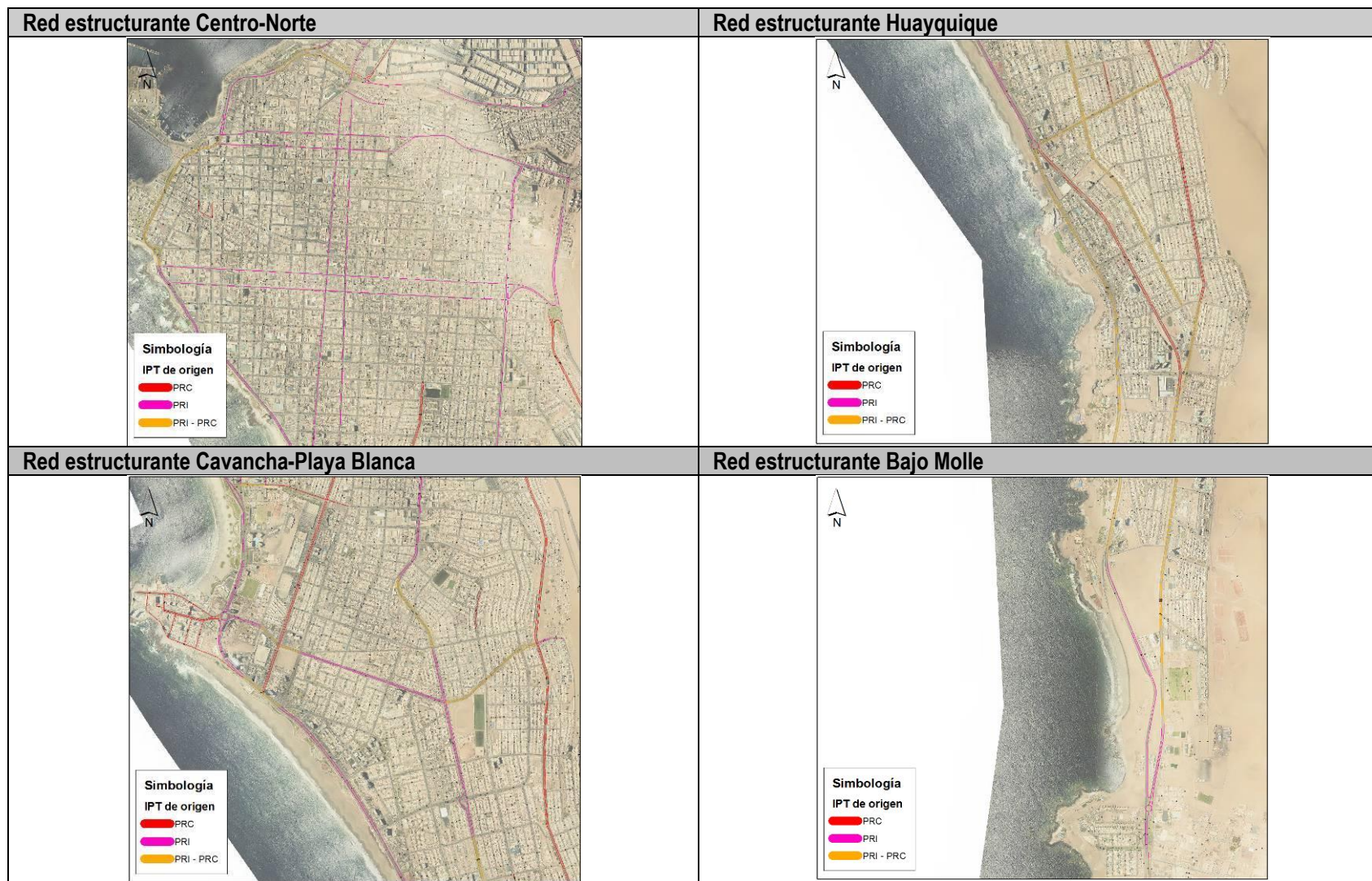
En términos generales, la vialidad estructurante proyectada por el PRC Iquique de 1981 se encuentra materializada y constituida como Bien Nacional de Uso Público. No obstante, los anchos proyectados por el instrumento no han sido del todo materializado, existiendo diversas situaciones de ancho. Los anchos variables de la vialidad consideran una diversidad de situaciones, las cuales tienden a disponer de un ancho levemente menor al proyectado.

Una situación distinta muestra el Seccional Sur de 1989, el cual ha sido materializado en gran medida, pero disponiendo modificaciones importantes. En primer lugar, el sector industrial proyectado en la ladera oriente del Cerro Dragón no ha sido materializado, y junto a ello la vialidad estructurante asociada.

Por otra parte, el resto de la vialidad ha sido materializada, existiendo ciertas modificaciones, principalmente en el sector del Cerro Dragón, donde la materialización de las vías proyectadas no se realizó en los anchos correspondientes.

Un último punto corresponde a la situación de las avenidas transversales, las cuales en distintas situaciones no guardan continuidad en su extensión, siendo interrumpida por Avenidas como La Tirana o Salvador Allende.

Ilustración 3-1: Red vial Estructurante de los instrumentos vigentes y en aprobación



Fuente: elaboración propia

**Cuadro 3-1: Situación de la Red vial estructurante de los Instrumentos de Planificación**

Nombre	Tramo		Ancho proy entre LO	Ancho efectivo entre LO	Estado origen	Observaciones	Fuente	Estado actual
	Desde	Hasta						
Av. Arturo Prat	Pasaje La Puntilla	Calle Las Cabras	24 m	Variable entre 33 m y 40 m	Proyectada	Considera nudo vial en empalme Las Cabras. Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
Av. Centenario	Calle Las Cabras	Calle Oficina Salitrera Victoria	24 m	Variable 21 m y 24 m	Proyectada	Considera nudo vial en empalme Las Cabras. Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
Av. Arturo Prat	Calle Sotomayor	Calle O'Higgins	24 m	Variable entre 20 m y 24 m	Proyectada	Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
	Proyección Calle Los Cóndores	Av. Emilio Recabarren (Ex Av. Aeropuerto)	24 m	24 m	Proyectada	Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
	Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Limite urbano sur	33 m	Variable entre 24 m y 37 m	Proyectada		PRC 1981	BNUP constituido
Av. Héroes de la Concepción (Ex-7° Oriente)	Calle Céspedes y González	Av. Arturo Prat	24 m	Variable entre 22 m y 32 m	Proyectada	Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
Calle Diego Portales (4° Sur)	Av. Arturo Prat	Av. Emilio Recabarren (Ex Av. Aeropuerto)	72 m	Variable entre 17 m y 56 m (parque)	Proyectada	Parque se contempla entre calle 18 de septiembre y Av. Emilio Recabarren)	PRC 1981	BNUP constituido
Av. Tadeo Haenke	Calle Los Cóndores	Av. Emilio Recabarren (Ex Av. Aeropuerto)	24 m	Variable entre 22 m y 36 m	Proyectada	Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
	Av. Salvador Allende (Ex Pedro Prado)	Av. La Tirana	24 m	Variable entre 21 m y 34 m	Proyectada	Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
Av. Salvador Allende (Ex Pedro Prado)	Calle Las Rosas	Calle Las Achiras	24 m	Variable entre 23 m y 33 m	Proyectada	Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido, requiere ensanche oriente

Nombre	Tramo		Ancho proy entre LO	Ancho efectivo entre LO	Estado origen	Observaciones	Fuente	Estado actual
	Desde	Hasta						
	Calle Playa Blanca	Av. Diagonal Francisco Bilbao	24 m	Variable entre 24 m y 33 m	Proyectada	Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	Modifica Seccional Sur
Calle Rancagua	Calle Las Cacharpayas	Calle Linares	22,5 m	16 m	Proyectada	Contempla aceras de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
	Playa El Águila	Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	22,5 m		Proyectada	Contempla aceras de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Av. Arturo Prat	Av. La Tirana	24 m	Variable entre 24 m y 31 m	Proyectada	Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
Av. Diagonal Francisco Bilbao (Av. Diagonal)	Av. Arturo Prat	Av. La Tirana	24 m	Variable entre 28 m y 56 m	Proyectada	Contempla aceras y bandejón central de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
Av. La Tirana	Rotonda El Pampino	Límite urbano sur	26,5 m	Variable entre 19 m y 50 m	Proyectada	Contempla aceras y talud de anchos variables	PRC 1981	BNUP constituido
Av. Arturo Prat (Av. Costanera)	Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Límite Urbano Sur	33 m	Variable entre 30 m y 37 m	Proyectada	Se ensancha conserva su línea oficial poniente	Seccional Sur 1989	BNUP constituido
Av. Diagonal Francisco Bilbao (Av. Diagonal)	Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Intersección con Av. La Tirana proyectada	20,50 m	Variable entre 28 m y 56 m	Proyectada	Se ensancha conserva su línea oficial poniente	Seccional Sur 1989	BNUP constituido
Calle José Fco. Vergara	Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Av. Diagonal Francisco Bilbao (Av. Diagonal)	20,50	20,50 m	Proyectada	Prolongación conserva su ancho entre líneas oficiales	Seccional Sur 1989	BNUP constituido
Av. Salvador Allende (Ex Pedro Prado)	Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Av. La Tirana	27	Variable entre 24 m y 33 m	Proyectada	Prolongación	Seccional Sur 1989	Constituido hasta Manuel Balmaceda
Calle Rancagua	Av. Ramón Pérez Opazo	Av. 1	20,50	20,50 m	Proyectada	Prolongación conserva su ancho entre líneas oficiales	Seccional Sur 1989	BNUP constituido

Nombre	Tramo		Ancho proy entre LO	Ancho efectivo entre LO	Estado origen	Observaciones	Fuente	Estado actual
	Desde	Hasta						
	(Ex Av. Chipana)							
Calle Caramucho	Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Av. 2	16,50	Variable entre 15,50 m y 32 m	Proyectada	Prolongación conserva su ancho entre líneas oficiales	Seccional Sur 1989	BNUP constituido
Av. La Tirana (ex- Av. La Tirana 1)	Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Av. Diagonal	32	Variable entre 23 m y 27 m	Proyectada	Prolongación	Seccional Sur 1989	BNUP constituido
Av. La Tirana (ex-Av. La Tirana 2)	Av. Diagonal	Límite Urbano Sur	32	Variable entre 23 m y 50 m	Proyectada	Se ensancha conserva su línea oficial poniente	Seccional Sur 1989	BNUP constituido
Los Algarrobos (Av. 1 Oriente)	Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Inés Solari Magnaso	20,50	Variable entre 11 m y 14 m	Proyectada	Apertura	Seccional Sur 1989	Modificada
Av. Tamarugal (Av. 1 Oriente)	Inés Solari Magnaso	Límite Urbano Sur	20,50	Variable entre 11 m y 16 m	Proyectada	Apertura	Seccional Sur 1989	Modificada
Los Algarrobos Av. 2 Oriente	Inés Solari Magnaso	Límite Urbano Sur	16,50	Variable entre 12 m y 15 m	Proyectada	Apertura	Seccional Sur 1989	Modificada
Av. 3 Poniente	Av. Diagonal	Av. Arturo Prat (Av. Costanera)	16,50	Variable entre 16 m y 23 m	Proyectada	Apertura	Seccional Sur 1989	Interrumpida entre T. Wils Montt y H. Lizardi Flores; y Av. 4
Cerro Dragón (ex-Av. 1)	Los Algarrobos (Av. 1 Oriente)	Av. Arturo Prat (Av. Costanera)	16,50	Variable entre 16 m y 20 m	Proyectada	Apertura	Seccional Sur 1989	BNUP constituido
Av. Padre Hurtado (Av. 2)	Los Algarrobos (Av. 1 Oriente)	Av. Arturo Prat (Av. Costanera)	26	Variable entre 21 m y 27 m	Proyectada	Apertura	Seccional Sur 1989	BNUP constituido
Manuel Balmaceda (Av. 3)	Los Algarrobos	Av. Arturo Prat (Av. Costanera)	26	Variable entre 24 m y 33 m	Proyectada	Apertura	Seccional Sur 1989	BNUP constituido no continuo

Nombre	Tramo		Ancho proy entre LO	Ancho efectivo entre LO	Estado origen	Observaciones	Fuente	Estado actual
	Desde	Hasta						
	(Av. 1 Oriente)							
Calle 2/calle 4 (ex-Av. 4)	Los Algarrobos (Av. 1 Oriente)	Av. Arturo Prat (Av. Costanera)	26	Variable entre 15 m y 26 m	Proyectada	Apertura	Seccional Sur 1989	Constituido entre Av. Tamarugal y Calle 5
Av. Reinamar (Av. 5)	Los Algarrobos (Av. 1 Oriente)	Av. Arturo Prat (Av. Costanera)	20,50	20,50	Proyectada	Apertura	Seccional Sur 1989	BNUP constituido
Vía 6	Límite Sur de Av. 1 Oriente	Límite urbano norte	30,50	-	Proyectada	Apertura en ladera oriente del Cerro Dragón	Seccional Sur 1989	No constituida
Vía 7	Los Algarrobos (Av.1 Oriente)	Vía 6	20,50	-	Proyectada	Apertura en ladera oriente del Cerro Dragón	Seccional Sur 1989	No constituida
Vía 8	Los Algarrobos (Av.1 Oriente)	Vía 6	20,50	-	Proyectada	Apertura en ladera oriente del Cerro Dragón	Seccional Sur 1989	No constituida
Vía 9	Vía 6 por el Sur	Vía 6 por el Norte	20,50	-	Proyectada	Apertura en ladera oriente del Cerro Dragón	Seccional Sur 1989	No constituida
Av. Ramón Pérez Opazo (Ex Av. Chipana)	Los Algarrobos (Av.1 Oriente)	Vía 6	25 m	Variable entre 21 m y 31 m	Proyectada	Prolongación al Oriente del tramo existente	Seccional Sur 1989	Constituida hasta calle Laguna Verde
Av. Baquedano	Thompson	Gorostiaga	20 m	15 m	Existente		Seccional Teatro 1989	BNUP constituido
Calle A. Pinto	Thompson	Gorostiaga	19 m	18 m	Existente		Seccional Teatro 1989	BNUP constituido
Calle Gorostiaga	Calle A. Pinto	Av. Baquedano	20 m	19 m	Existente		Seccional Teatro 1989	BNUP constituido

Fuente: elaboración propia

### 3.2 SITUACIÓN DE APROPIACIÓN RED VIAL VIGENTE

Al aplicar la metodología descrita precedentemente para identificar las apropiaciones del espacio público (Bien Nacional de Uso Público), se revisaron una serie de vías del área urbana de la ciudad de Iquique. Estas vías son graficadas en el Plano de Anexo 8, incluido en el anexo cartográfico.

Respecto a este levantamiento se identificaron variadas situaciones de apropiación de espacio público en las aceras de las calles Bolívar, San Martín, Sotomayor, Esmeralda, Juan Martínez, O'Higgins, Wilson, Freddy Taberna, Grumete Bolados y Avenida Arturo Prat. En dichas situaciones se observa una serie de tipos de apropiación y grado de ocupación del espacio público, las cuales son más recurrentes en el centro de la ciudad, debido a la existencia de discontinuidades en la línea oficial de las calles. Particularmente en el sector pericentral, sector que corresponde a urbanizaciones de más reciente data, se detectan apropiaciones en las avenidas Héroes de la Concepción y La Tirana.

A continuación, se describen las principales situaciones:

i) Cierros perimetrales en espacio público.

En esta categoría se identifica la ocupación del espacio público por cierros de tipo reja o elementos traslucidos los cuales conforman antejardines, patios o estacionamientos. En promedio estas situaciones disponen de una faja que varía entre los 2 y los 6 metros que se proyecta a partir de la fachada, la cual con frecuencia se asocia a las dimensiones necesarias para estacionar vehículos.

ii) Cobertura sobre espacio público.

En esta categoría se identifica la ocupación del espacio público por planos horizontales a una altura sobre los 2 m, comúnmente para conformar estacionamientos de vehículos o para la habilitación de áreas de servicio o estancia y mesas en locales comerciales, sombreaderos. En promedio, estas situaciones disponen de fajas de ancho que varían entre los 2 y los 5 metros, la cual se proyecta a partir de la fachada.

Si bien, esta categoría constituye una apropiación del espacio público a igual que las otras dos, no constituye una obstrucción notable del ir y venir de la población, salvo por la ocupación irregular como estacionamiento. Dicha situación constituye una categoría aparte.

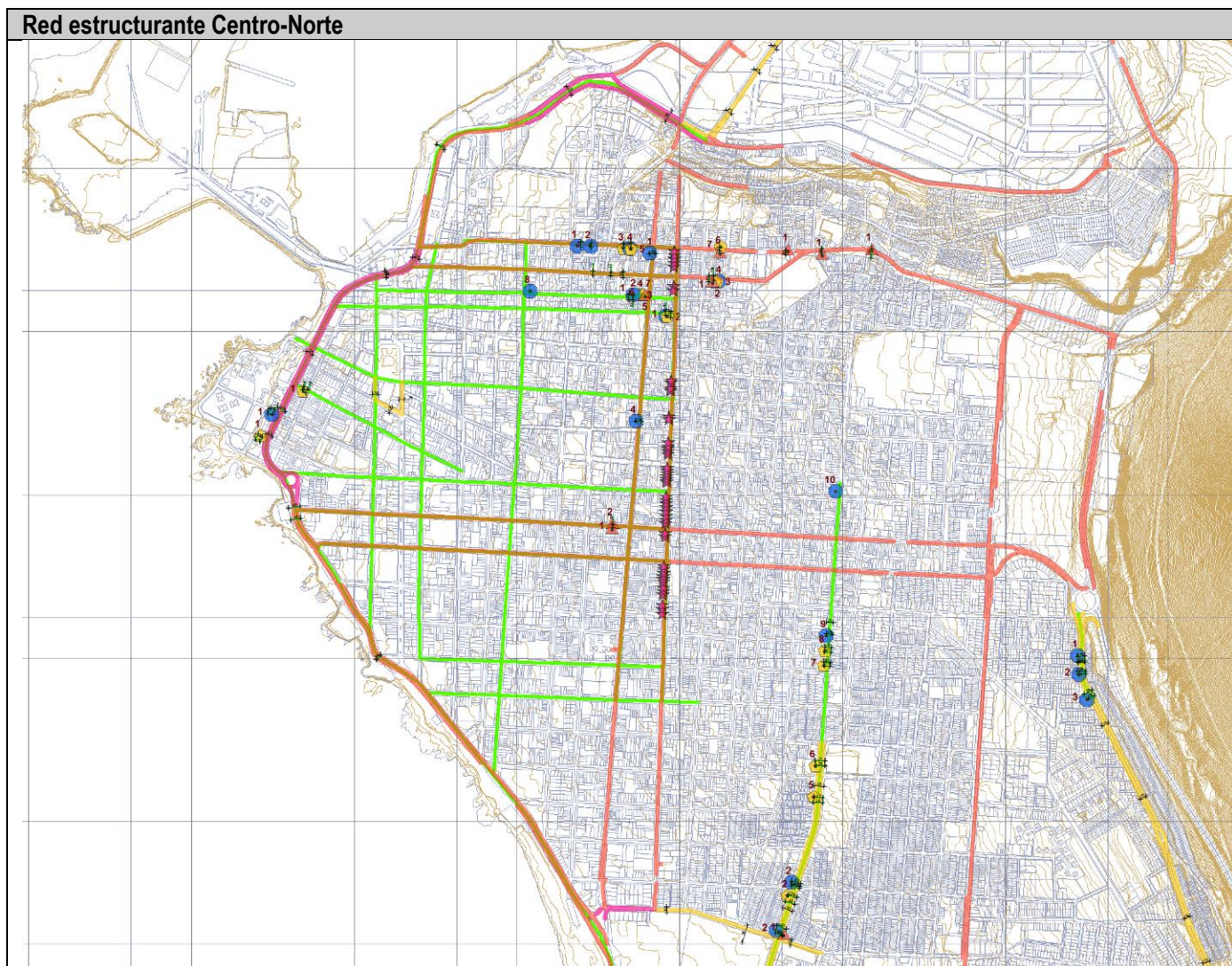
iii) Paramentos verticales opacos en espacio conformando

En esta categoría se identifica la ocupación del espacio público por cierros con paramentos verticales opacos los cuales han sido construidos por materiales prefabricados, albañilería o planchas metálicas de madera. Al igual que la primera categoría estos son utilizados para generar antejardines, patios o estacionamientos, no obstante, las fajas de utilización de este tipo frecuentemente son menores, variando entre los 1 y los 3 metros que se proyecta a partir de la fachada.

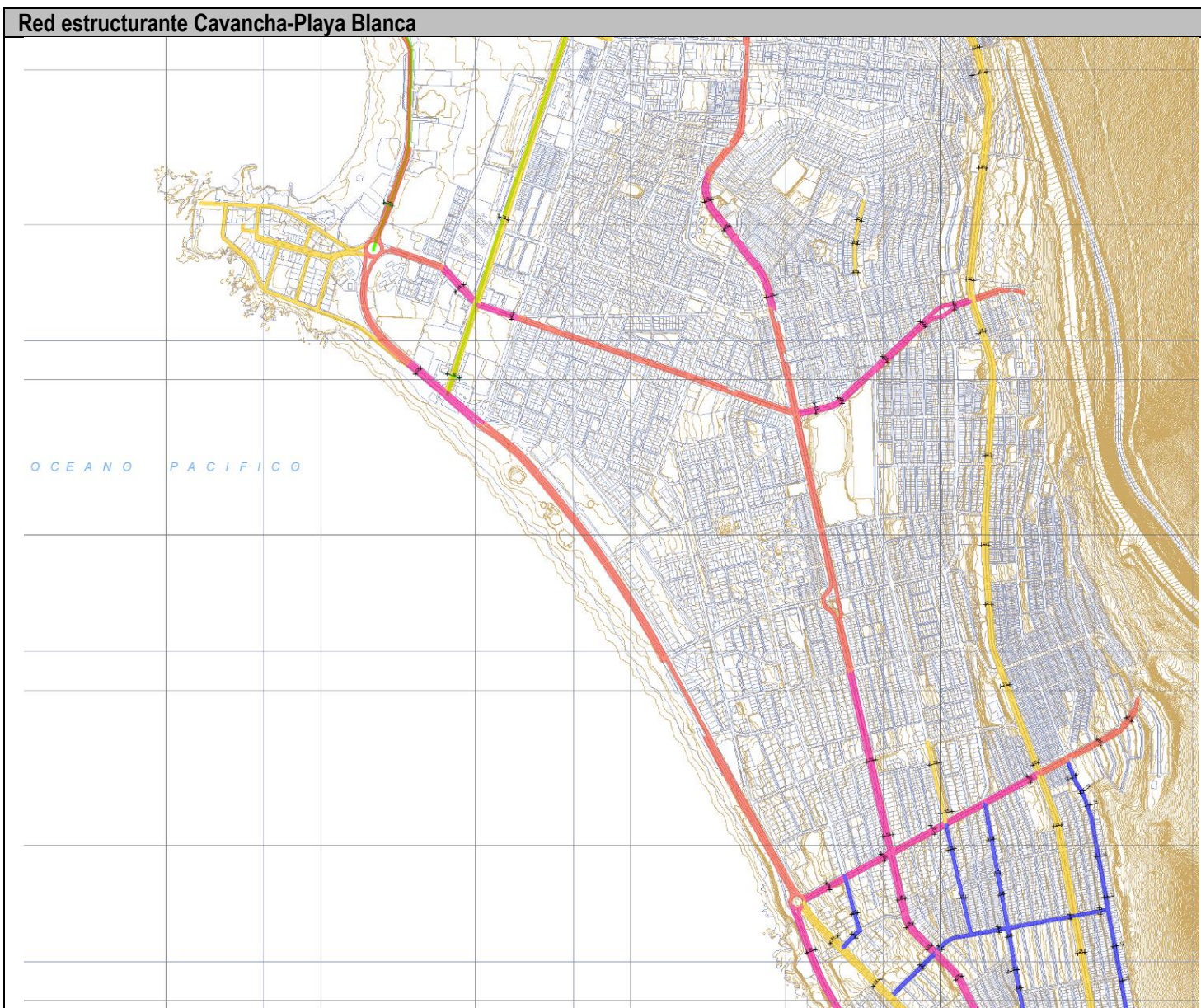
iv) Estacionamientos irregulares en aceras

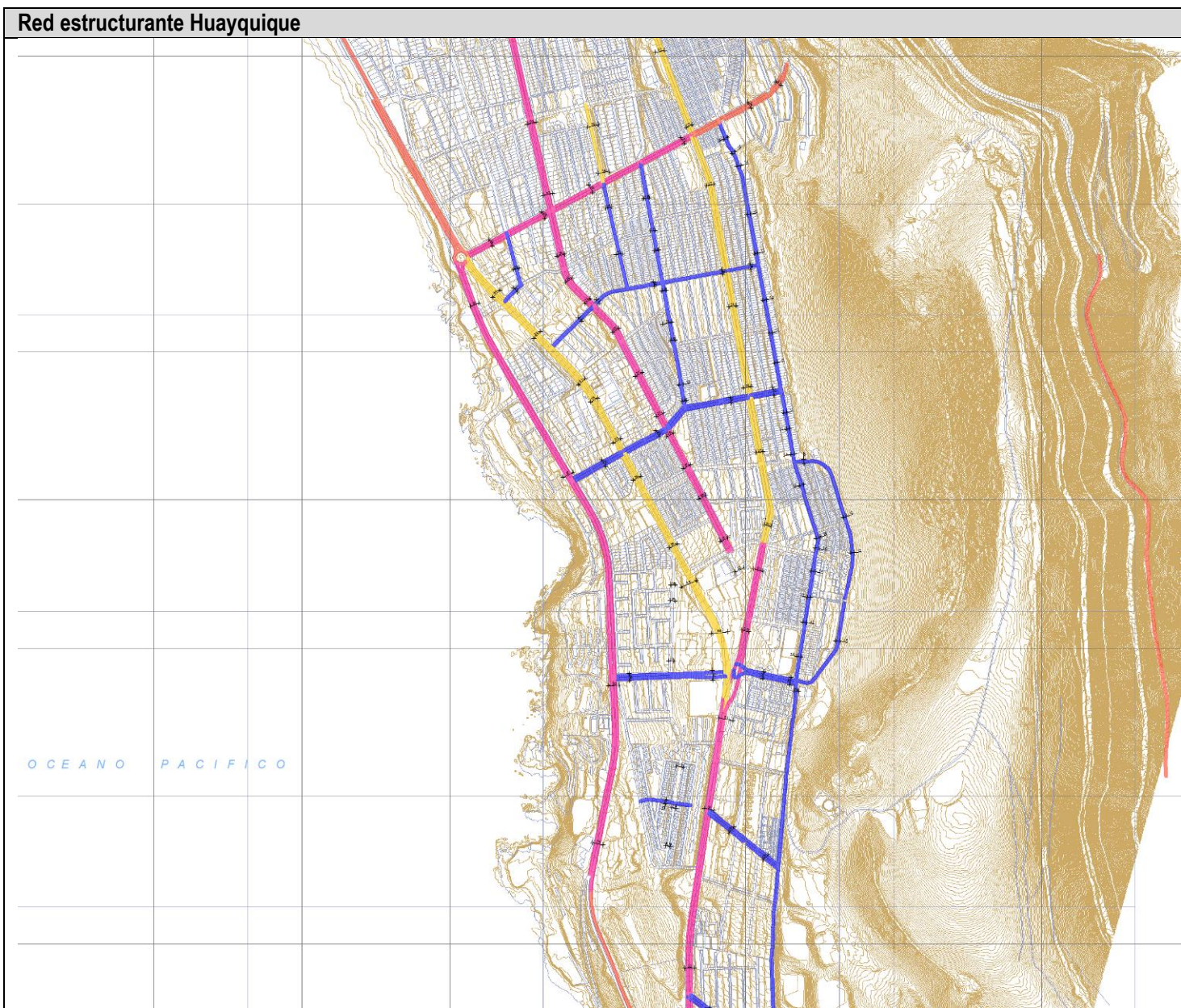
En esta categoría se identifica la ocupación del espacio público, particularmente de aceras o platabandas por vehículos estacionados. frecuentemente esta situación se da en calle con amplio ancho entre líneas oficiales, disponiendo de vehículos de manera transversal a la dirección de la calle, no obstante, también se identifican este tipo de situaciones de forma recurrente en calles de menor ancho con vehículos en sentido longitudinal respecto a la calle.

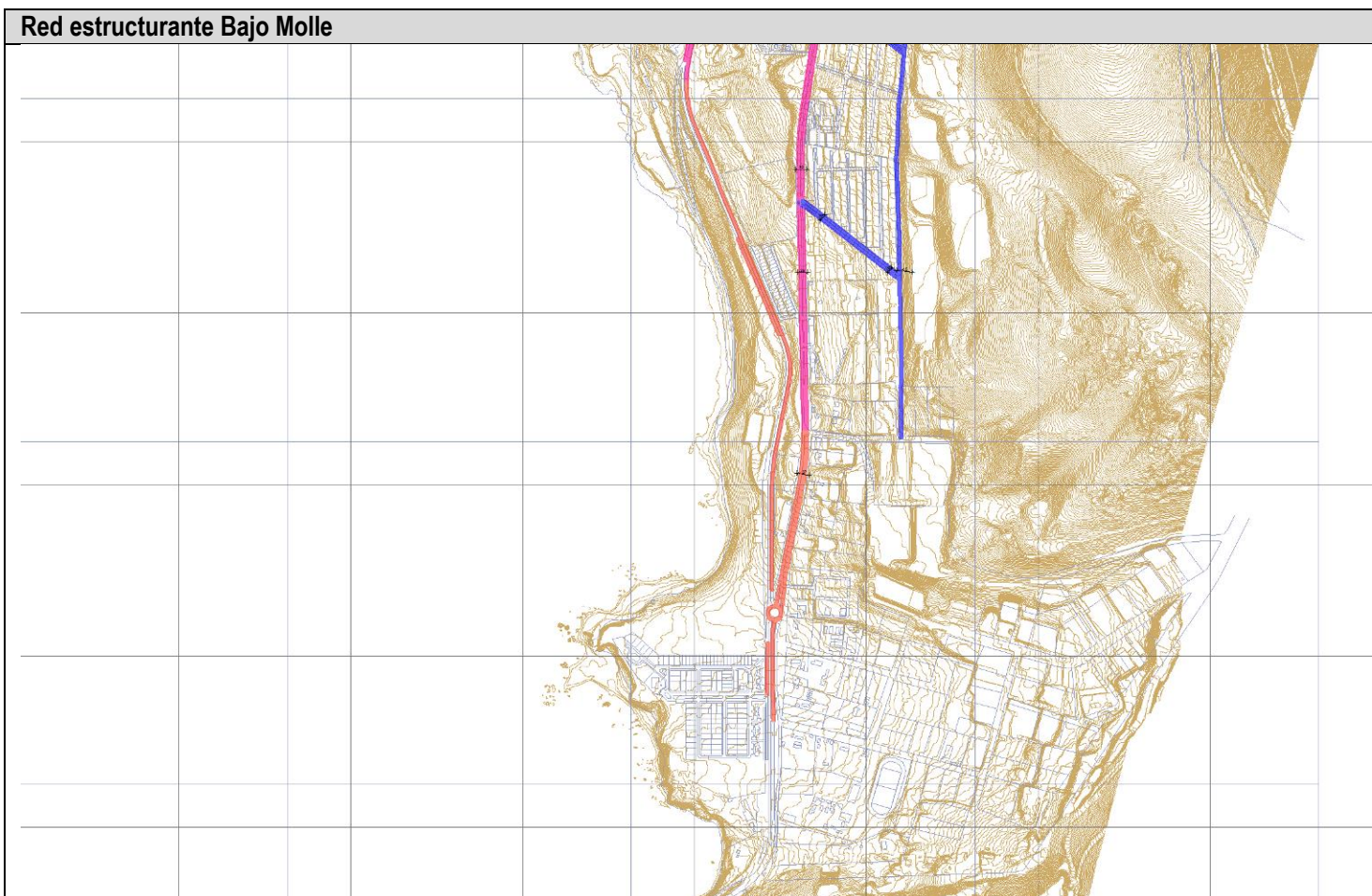
Ilustración 3-2: Red vial Estructurante de los instrumentos vigentes y en aprobación











Fuente: elaboración propia

### 3.3 SITUACIÓN DE LA RED VIAL PROPUESTA

El catastro realizado considera la propuesta de red vial estructurante de la modificación del PRC de Iquique en función de la situación predial y catastro de construcciones de la ciudad de Iquique.

En este sentido, se realizó un estudio abordando el área urbana de la Ciudad de Iquique, que comprende desde el sector ZOFRI por el norte, hasta el sector de Ballenera por el sur. Esta área se sectorizó en 4:

- Ciudad Iquique ZOFRI: entre Marinero Desconocido y Av. Las Cabras;
- Ciudad Iquique Centro 1: entre Av. Las Cabras y Av. Diego de Almagro;
- Ciudad Iquique Centro 2: Av. Diego de Almagro y Av. Padre Hurtado; y
- Ciudad Iquique Centro 3: Av. Padre Hurtado y Ballenera.

#### 3.3.1 Análisis general Ciudad Iquique

Los principales resultados del catastro se reportan a continuación el número de predios y la superficie asociada a la afectación de utilidad pública de la red vial propuesta.

**Cuadro 3-2 Número de predios con superficie afecta a utilidad pública red vial estructurante**

Sector	Predios afectos a utilidad pública	Predios a rectificar o irregular	Total
Ciudad Iquique ZOFRI	156	117	273
Ciudad Iquique Centro 1	718	4.375	5.093
Ciudad Iquique Centro 2	402	2.607	3.009
Ciudad Iquique Centro 3	177	641	818
<b>Total</b>	<b>1.453</b>	<b>7.740</b>	<b>9.193</b>

Fuente: elaboración propia

Las cifras generales establecen un total de más de 9 mil predios comprometidos por la faja de la red vial estructurante del PRC. De este total, se estima que 1.453 predios serían afectos a utilidad pública para apertura de vías proyectadas o ensanches de vías existentes, y 7.740 predios que se identifican en el catastro corresponden a situaciones de desplazamiento de cierres o cercos sobre el espacio público, u otros elementos como cubiertas o cuerpos salientes. El sector que más predios afectos a utilidad pública dispone corresponde al sector Ciudad Iquique Centro 1 con 718 predios, que además concentra la mayor parte de las situaciones de predios a rectificar o apropiaciones del espacio público. A su vez, el sector ZOFRI y el sector Ciudad Iquique Centro 3 dispone de una menor cantidad de predios debido a que la propiedad de suelo se encuentra más concentrada.

**Cuadro 3-3 Superficie afecta a utilidad pública red vial estructurante**

Sector	Superficie afecta a utilidad pública	Superficie a rectificar o irregular	Total
Ciudad Iquique ZOFRI	138.509	4.844	143.354
Ciudad Iquique Centro 1	87.190	72.355	159.545
Ciudad Iquique Centro 2	78.149	62.219	140.368
Ciudad Iquique Centro 3	159.898	22.820	182.718
<b>Total</b>	<b>463.746</b>	<b>162.238</b>	<b>625.985</b>

Fuente: elaboración propia

Por su parte, las superficies involucradas en el las áreas de afectación por vialidad estructurante del plan compromete una superficie de 460 mil m<sup>2</sup>, que se concentra principalmente en el sector Ciudad Iquique Centro 3 (Bajo Molle) y Ciudad Iquique ZOFRI. Estos dos sectores suman 2/3 de las áreas afectas a expropiación por apertura de vías proyectadas o ensanche de vías existentes de la vialidad estructurante propuesta.

**Cuadro 3-4 Promedio de superficie afecta a utilidad pública red vial estructurante**

Sector	Promedio afecta a expropiación	Promedio a rectificar o irregular	Promedio
Ciudad Iquique ZOFRI	888	41	525
Ciudad Iquique Centro 1	121	17	31
Ciudad Iquique Centro 2	194	24	47
Ciudad Iquique Centro 3	903	36	223
<b>Total</b>	<b>319</b>	<b>21</b>	<b>68</b>

Fuente: elaboración propia

Respecto a la superficie afecta a utilidad pública por predio si bien alcanza en promedio 319 m<sup>2</sup>, es bastante diversa al interior del área urbana rondando los 900 m<sup>2</sup> en el sector Ciudad Iquique ZOFRI y Ciudad Iquique 3 (Bajo Molle), y está por debajo de los 120 a 190 m<sup>2</sup> del Sector Ciudad Iquique Centro 1 y 2.

### 3.3.2 Análisis específico por sector

En términos de sector, a continuación, se describe la situación de afectación de utilidad pública y espacio público por sector.

#### a) Ciudad Iquique SOFRI

En primer lugar, se puntualiza el sector Ciudad Iquique SOFRI, que concentra una serie de aperturas de vías proyectadas para el desarrollo y dar acceso a la Costanera de Playa El Colorado. Esta intervención no solo involucra una vía local proyectada por el borde costero, sino una serie de vías de acceso.

A esta vía se suma estructuración del sector reforzando la vialidad transversal, principalmente el ensanche de calle Oficina Salitrera Victoria y Oficina Santa Rosa de Huara. Estas calles colectoras se complementan con otras vías menores Serv Proy 1, Oficina Bellavista y Oficina Mapocho. Al sur de este primer sector se suma Av. Las Cabras, donde existe un proyecto de ampliación de la vía troncal con un achó proyectado de 40 m.

Por la naturaleza del sector Ciudad Iquique ZOFRI, los terrenos comprometidos con afectaciones de utilidad pública que involucran una cantidad acotada de terrenos.

Ilustración 3-3: Afectaciones de red estructurante Ciudad Iquique ZOFRI



Fuente: elaboración propia

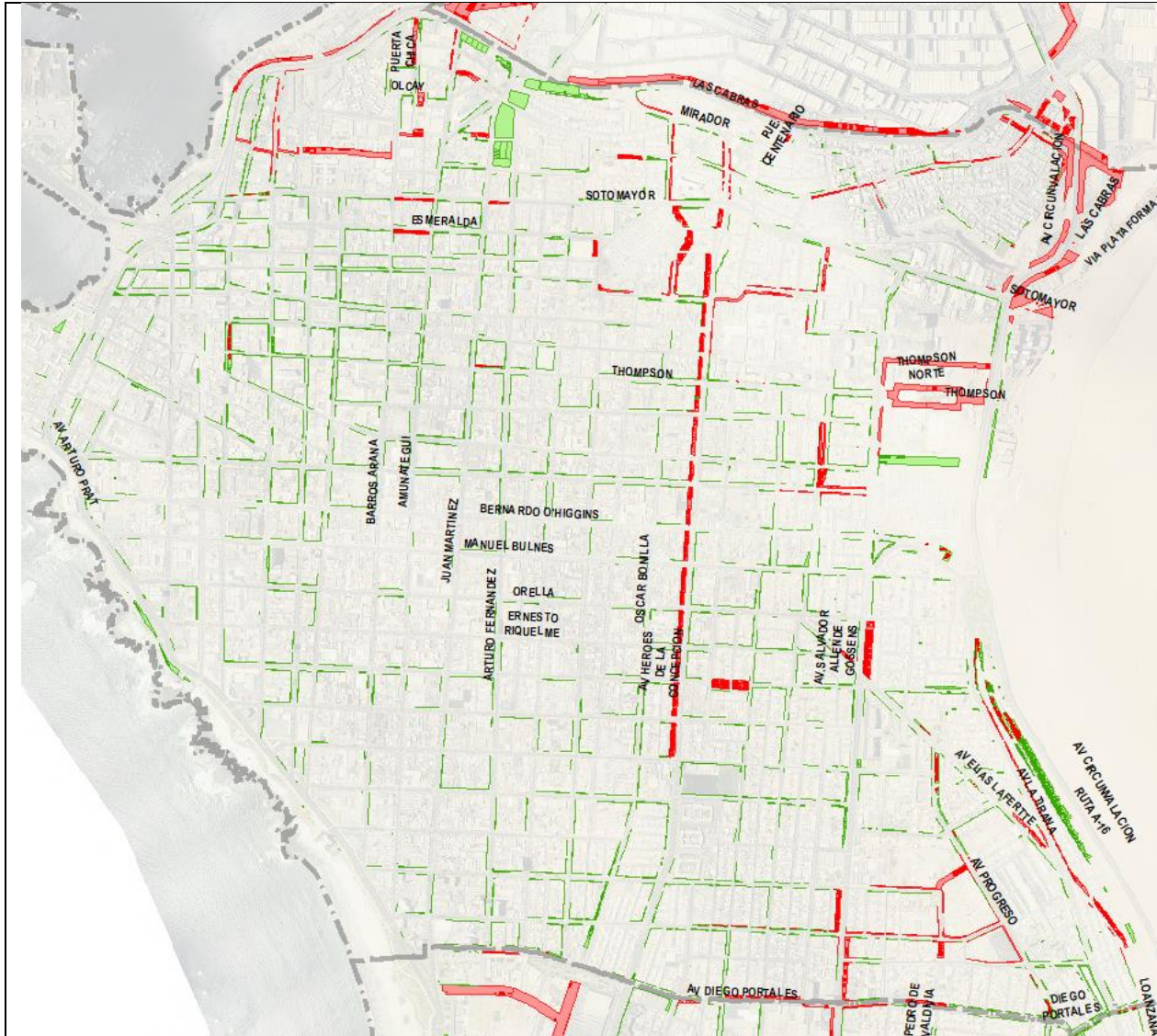
### b) Ciudad Iquique Centro 1

En segundo lugar, se trata el sector Ciudad Iquique Centro 1, que acoge aperturas de vías correspondientes a ensanches de vías colectoras y conexiones que complementan el desarrollo del área pericentral.

En particular, las afectaciones de utilidad pública se concentran en Av. Héroes de la Concepción, en un ensanche al poniente que involucraría una serie de afectaciones de predios. En un segundo nivel se encuentran los empalmes con la vialidad intercomunal en el sector de Las Cabras, Av. Circunvalación y Sotomayor; junto a ello se encuentra la apertura de Thompson Norte y Thompson; otro empalme importante sería Av. La Tirana y Av. Elías Laferte; y por último en Av. Arturo Prat Videla y Obispo Labbé. Existen diversos ensanches de vías para consolidar el entramado urbano

del centro, como en Esmeralda, Sotomayor; y en áreas aledañas al centro, como Luis Jaspard en Población Jorge Inostroza.

**Ilustración 3-4: Afectaciones de red estructurante Ciudad Iquique Centro 1**



Fuente: elaboración propia

### c) Ciudad Iquique Centro 2

En tercer lugar, se trata el sector Ciudad Iquique Centro 2, que acoge aperturas de vías proyectadas que se concentran principalmente en el área de Cavancha, para dar acceso a la playa y evacuación en caso de eventos de maremoto o tsunami, además de dar continuidad al sur a Oscar Bonilla. Estas aperturas involucran a los terrenos relacionados con el antiguo Aeropuerto, actualmente de tenencia de militar.

En segundo lugar, se encuentran los ensanches de vía Av. Héroes de la Concepción, Maule, Av. La Tirana y vías en Playa Brava.

**Ilustración 3-5: Afectaciones de red estructurante Ciudad Iquique Centro 2**



Fuente: elaboración propia

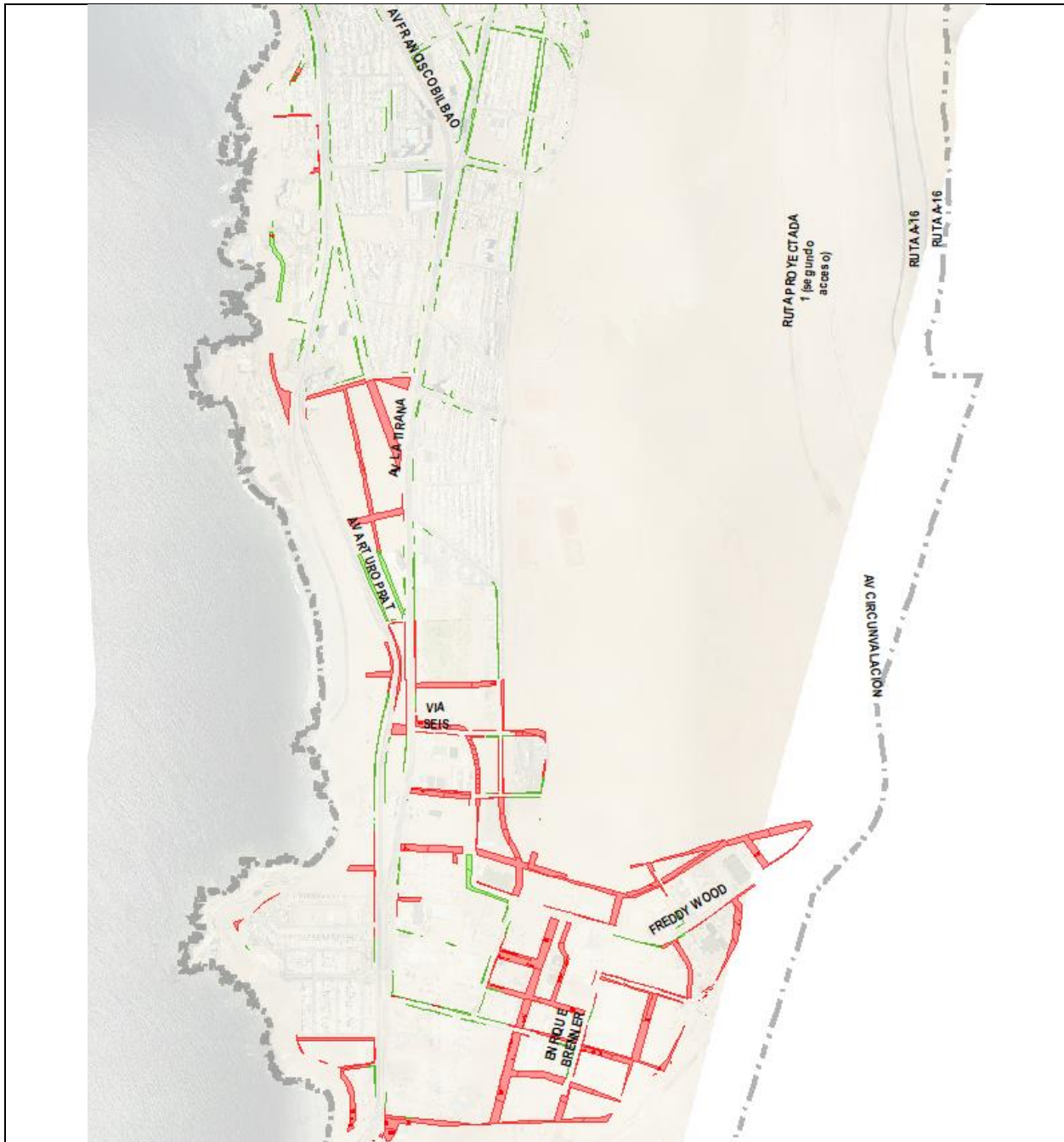
**d) Ciudad Iquique Centro 3**

Por último, se trata el sector Ciudad Iquique Centro 3, que acoge aperturas de vías proyectadas que se concentran principalmente en el sur, en lo que corresponde a Bajo Molle, donde se trazó un entramado urbano para la habilitación urbana en estándares adecuados. Cabe destacar que actualmente esta zona dispone de una conexión con la Ruta A-



16 a través de la Circunvalación Sur, por lo que se vuelve fundamental el desarrollo del tejido urbano. En segundo lugar, se encuentran la apertura de las vías proyectadas en loteos de Huayquique. Por lo tanto, respecto a esta zona se mantendrían las aperturas conocidas y se complementarían con accesos a la playa y conexiones con el sector Bajo Molle.

**Ilustración 3-6: Afetaciones de red estructurante Ciudad Iquique Centro 3**



Fuente: elaboración propia



## 4 CONCLUSIONES

El estado del espacio público del área urbana de la ciudad de Iquique en general registra la constitución de un sistema de espacios públicos estructurado, que se ha ido regulando a través de los instrumentos de planificación, particularmente la vialidad proyectada en el PRC de 1981 y sus seccionales posteriores. No obstante, respecto a la situación de la vialidad estructurante proyectada por los instrumentos de planificación existe una diversa situación de niveles de materialización de las vías. Entre estas se encuentran vías que se han materializado sin su ancho proyectado, con ancho variable por debajo del ancho proyectado, además de discontinuidades e interrupción de la vialidad.

A partir de la propuesta de actualización del Plan Regulador, que busca consolidar el entramado urbano y sistema de movilidad de la ciudad de Iquique, se identifican una serie de afectaciones. Si bien, esta actualización del PRC aborda la Ciudad de Iquique y otras áreas urbanas de plataforma logística y asentamientos urbanos (como Lobito-Los Verdes o Chanavayita), la situación de afectaciones de utilidad pública y potenciales expropiaciones, así como apropiaciones de bienes nacionales de uso público se concentran particularmente en la Ciudad de Iquique.

El análisis general del área urbana de la ciudad de Iquique y el análisis más específico y sectorizado permite ir cuantificando estas afectaciones considerando el rol y orientación de las afectaciones de utilidad pública. En el sector Ciudad Iquique ZOFRI se propone el acceso y estructuración del espacio público de Playa El Colorado, además de la consolidación de un entramado vial básico para el sector ZOFRI, lo que considera el ensanche de vías existentes y algunas proyecciones. Estas intervenciones concentran las afectaciones de utilidad pública en este sector.

En el sector Centro 1, cercano al centro histórico, las afectaciones son menores y se concentran en la articulación funcional del sistema de movilidad norte-sur, y algunos empalmes viales en el oriente de la ciudad. Por su parte, en el sector centro 2, al sur de Diego Portales, estas afectaciones de utilidad se concentran en el acceso a playa Cavanha, respondiendo a una situación de remodelación y urbanización de los predios del antiguo Aeropuerto de Iquique. Esto es fundamental también en términos de respuesta al riesgo, ya que en la actualidad no existen vías de evacuación a través de calles o BNUP que garanticen la adecuada evacuación ante un evento de emergencia en el borde costero.

Por último, el sector Centro 3 concentra las afectaciones de utilidad en el sector Bajo Molle, proyectando la habilitación urbana.

En términos generales, la afectación de utilidad pública se concentra mayormente en áreas de interés de desarrollo como Bajo Molle y Cavanha. Por su parte, las situaciones de apropiación del espacio público son específicas, y en general no representan mayores intervenciones, salvo por las áreas de campamentos en los sectores de ladera.